www.faymonville.com

GO TO THE MAX

N°14 - Octobre 2009

NEWS BY FAYMONVILLE

Modulmax VS LINE
Entamons l'ère de l'interopérabilité !

P. 04 **PRODUCT TO THE MAX**
Adaptateurs pour tours d'éoliennes

P. 07 **PRODUCT TO THE MAX**
Remorque auto-suiveur

P. 10 **NEWS TO THE MAX**
Multimax à 10 essieux

FAYMONVILLE TRAILERS TO THE MAX

Editorial

N°14 - OCTOBRE 2009

Sommaire

LA MODULMAX S-LINE INTEROPÉRABLE P. 02
LES CLIENTS ADOPTENT LA MODULMAX S-LINE P. 03
ADAPTATEURS POUR TOURS D'EOLIENNES P. 04
MULTIMAX POUR LE TRANSPORT DE VÉHICULES FERROVIAIRES P. 05
MEGAMAX AVEC PUPITRE HYDRAULIQUE: SUCCÈS FLORISSANT P. 06
FLEXMAX: REMORQUE AUTO-SUIVEUR P. 07
MEGAMAX AVEC ESSIEU AUTOVIREUR P. 07
SOLUTIONS GLOBALES POUR LE SECTEUR FORESTIER P. 08
LE MARCHE BIELORUSSE EN DEVELOPPEMENT P. 08
OUTILS CNC ET SOUDAGE ROBOTISÉ P. 09
AGRANDISSEMENT DE LENTZWEILER P. 09
CINTREUSE: MODE D'EMPLOI P. 09
ACTIVITÉS APRÈS-VENTE RASSEMBLÉES P. 10
NEWS TO THE MAX P. 10
SYNERGIES ENTRE FAYMONVILLE ET LA FNTR P. 12

L'avenir se construit aujourd'hui

S'il est clair que la conjoncture économique actuelle défavorable va laisser des traces dans le tissu industriel européen et mondial, elle constitue aussi une belle opportunité pour préparer l'avenir et mettre en place une politique à long terme. C'est cette voie que Faymonville a décidé d'emprunter.

Cette politique passe d'abord par un enrichissement de la gamme. Ce numéro de Go to the Max vous présente les différentes évolutions à ce propos. Citons simplement la Modulmax qui renforce notre présence sur le plan international, ou encore la remorque auto-suiveur, une solution simple et ingénieuse pour le transport de charges longues.

Préparer l'avenir, c'est aussi poursuivre la spécialisation de notre outil de production. Le développement de notre hall CNC en est un bel exemple. Il abrite toutes les machines de haute technologie destinées aux opérations qui nécessitent la plus grande précision.

La stratégie à long terme choisie par Faymonville passe en outre par l'intensification de la production en interne. Faymonville maîtrise la totalité du processus de production, pour garantir une qualité totale.

Enfin, construire l'avenir, c'est aussi optimiser sans cesse le service. Là non plus, la société ne lésine pas sur les moyens en développant Faymonville Service, l'entité chargée de toutes les opérations d'après-vente.

Pour Faymonville, c'est clair, l'avenir se construit aujourd'hui.

Alain Faymonville

MODULMAX S-LINE

Tout est possible !

Pour le transport très lourd, Faymonville propose la Modulmax S-Line. Sa caractéristique: une modularité qui lui permet de s'adapter à tous les niveaux d'exigence du transporteur.

La solution Modulmax S-Line repose sur l'association de plusieurs modules de 2 à 6 lignes d'essieux. «Nous travaillons avec des charges utiles allant de 80 tonnes jusqu'au-delà des 1.000 tonnes. En effet, les limites supérieures du matériel sont principalement imposées par l'état des lieux (charge admissible au sol etc.)», déclare Rainer Noe, technico-commercial. «Le matériel peut être mis en pratique aussi bien sur la voie publique qu'en intra-usines. La limite légale sur la voie publique (souvent entre 12 et 16 tonnes par ligne d'essieux suivant le pays) est bien inférieure à la charge technique maximale de 36 tonnes par ligne à 1 km/h.»

En termes de configuration, il existe beaucoup de possibilités. R. Noe: «Il est possible d'opter pour des modules seuls, élargis d'un col de cygne ou d'un timon, d'intercaler des plateaux extra-surbaissés ou un adaptateur pour le transport de tours d'éoliennes. Par ailleurs, il est possible de travailler en 3 ou 4 fils, c'est-à-dire avec un demi-module ou un module entier accouplé latéralement. Cette configuration de 3 ou 4 fils est couramment utilisée pour le transport de transformateurs, par exemple. L'accouplement latéral permet d'avoir des remorques plus compactes en longueur tout en gardant une charge utile importante.»

La Modulmax possède en plus une particularité qui est actuellement unique au monde: il s'agit de l'interopérabilité avec un autre produit similaire en fabrication à la S-Line. Cette nouveauté permet à Faymonville de pouvoir fidéliser ses propres clients qui sont actifs dans le transport modulaire et de proposer une alternative aux sociétés susceptibles de changer de fournisseur.

Enfin, notons encore que Faymonville est le 1er et seul constructeur à fournir une version métallisée de série.

La Modulmax est appelée à connaître une forte progression. La capacité de production est fixée, dans un premier temps, à 150 lignes par an. Mais la S-Line va encore évoluer et Faymonville nous promet quelques surprises. A suivre…

Contactez Rainer Noe, technico-commercial :
GSM: +32 498 86 25 42
rainer.noe@faymonville.com

POURQUOI LA MODULMAX S-LINE ?

- Interopérabilité
- 8 pneus 215/75R 17,5" par ligne d'essieux pendulaires
  - Angle de braquage: 60°
  - Débattement de suspension: 650 mm
  - 36 tonnes par ligne d'essieux (à 1 km/h)
- Différents plateaux de chargement
- Conception et finition 100% Faymonville
- Délai de livraison court
- Châssis métallisé

La Modulmax auprès de nos clients

Avec la Modulmax S-Line, Faymonville répond aux besoins de ses clients. Nous avons interrogé quelques-uns des premiers utilisateurs.

Van Egdom: la totale

La firme belge Van Egdom est un client fidèle de Faymonville. Aussi, l'entreprise a-t-elle investi dans la nouvelle Modulmax S-Line. La Modulmax est mise à contribution pour le transport porte-à-porte, le transport dans les ports ainsi que pour les chargements aussi lourds qu'encombrants. «La Modulmax apporte des avantages principalement en matière de stabilité», explique Kristof Geens, Manager Transportplanning de la société Van Egdom. «Un autre avantage essentiel est la flexibilité, surtout pour les opérations de manutention par roulage, lorsque le chargement doit être piloté depuis ou sur les navires ou pontons. De plus, grâce au système d'appui hydraulique, nous disposons de possibilités incroyables pour franchir les dénivellations. La Modulmax est beaucoup plus polyvalente qu'un plateau surbaissé et nous utilisons les modules là où les possibilités du plateau surbaissé s'arrêtent. C'est-à-dire, à peu près, pour des chargements d'un poids d'au moins 130 tonnes. Notre préférence va à Faymonville car cette société est parfaitement à même d'offrir un concept global. Pour nous, cette marque représente un achat judicieux pour tous les véhicules tirés.»

La société Transport Van Egdom offre des solutions globales aux problèmes de transport. À cet effet, la société dispose d'une vaste gamme de solutions de transport (des semi-remorques à plateau surbaissé, des semi-remorques extensibles, des semi-remorques plateau, des semi-remorques bâchées), de tracteurs avec grue télescopique hydraulique d'une capacité allant jusqu'à 220 t/m et d'équipements hydrauliques pour les travaux de levage et de relief d'une capacité allant jusqu'à 440 tonnes.

STDR-TEDL: le travail sur mesure

La société française STDR-TEDL de La Talaudière/St-Etienne a acheté 17 lignes d'essieux Modulmax S-Line. Plus précisément, l'achat portait sur un module à 6 essieux, deux modules à 4 essieux et un module à 3 essieux. «Dans notre entreprise, nous utilisons déjà une vingtaine de véhicules Faymonville, comme des semi-remorques porte-engins, des semi-remorques extra-surbaissées et des semi-remorques à plateau triple extensibles. Notre choix s'est donc porté sur la Modulmax pour la qualité de produit qu'offre la gamme de véhicules Faymonville», explique Frédéric Wach, Président-Directeur Général de STDR-TEDL. «Alain Faymonville prête toujours une oreille très attentive à nos besoins en matière de transport et réussit toujours à nous trouver la solution idéale. C'est également le cas aujourd'hui avec nos véhicules Modulmax, convenant précisément pour le transport de charges plus lourdes et de chargements encombrants. Quant aux déménagements industriels, nous allions déjà jusqu'à des charges de 180 tonnes et même jusqu'à 300 tonnes pour la manipulation des

Van Edgom a acheté au total 24 lignes d'essieux et dispose ainsi de modules à 2, 3, 4, 5 et 6 essieux.

De gauche à droite: Rainer Noe, Frédéric Wach, Alain Faymonville lors de la remise des 17 lignes d'essieux.

charges sur place. Les nouvelles lignes d'essieux Modulmax nous offrent plus de possibilité dans ce domaine, notamment grâce à l'accouplement des modules en un seul ensemble. Elles nous offrent précisément la stabilité et la fonctionnalité que nous recherchions. Il s'agit d'un parfait élargissement à la hausse de notre flotte. De plus, nous entretenons d'excellents contacts avec la représentation de Faymonville dans notre région en France. Pour l'achat et l'entretien, nous passons par l'entreprise ALS Remorques de St-Rambert d'Albon, à seulement 50 km de chez nous. Nous sommes extrêmement contents de nos nouveaux véhicules, comme du service.»

Collett: un prix avantageux

La société R. Collett & Sons (Transport) Ltd., établie dans la ville anglaise d'Halifax, est spécialisée dans le transport exceptionnel (national et international), les services industriels (installations, montage, démolition), la gestion de projets et le transport de turbines éoliennes. Leurs premiers véhicules modulaires de la gamme S-Line ont été livrés en juin dernier: un module à 4 essieux et un à 6 essieux. Chez Collett, ces modules serviront pour les transports des plus lourdes charges, comme le transport de constructions en acier, de machines lourdes, de fûts à pression, de cuves et bien plus. L'entreprise peut désormais offrir des solutions de transport pour des charges allant jusqu'à 1.200 tonnes. Comme raisons de cette acquisition, David Collett, Directeur général, avance notamment les bonnes expériences du passé avec leur semi-remorque extensible et le porte-engin à 4 essieux de Faymonville, outre le prix avantageux par rapport à la concurrence. De plus, il apprécie également le maniement simple de la Modulmax et les possibilités d'accouplement universel avec d'autres équipements déjà existants dans son parc de véhicules.

La S-Line combinée à d'autres modules similaires.

ADAPTATEURS POUR TOURS D'ÉOLIENNES

Le vent en poupe

Pour le transport de tours d'éoliennes, Faymonville propose désormais des adaptateurs qui se fixent sur les semi-remorques Variomax, Modulmax et sur Flexmax (remorques auto-suiveurs). Une solution performante, utile et tellement simple à mettre en œuvre !

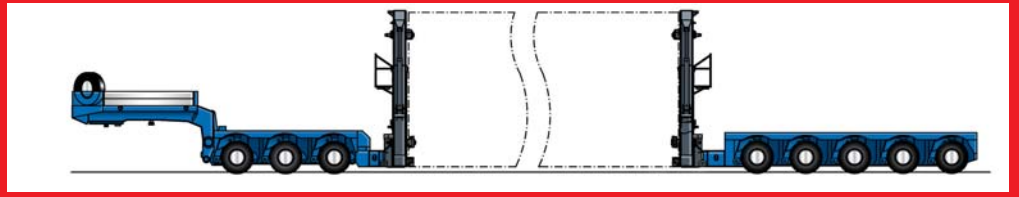
Le développement de l'énergie durable, au niveau mondial a pour effet d'accélérer dans un certain nombre de régions l'érection d'éoliennes. Pour transporter les tours des éoliennes en question, Faymonville a encore enrichi sa gamme en y incluant cette fois des adaptateurs pour tours. Ceux-ci sont capables d'assurer la prise en charge de bases d'éoliennes d'un diamètre qui oscille entre 2.750 et 4.600 mm. Les adaptateurs permettent en outre de fixer la tour ou d'autres éléments très longs sans avoir recours à un plateau. Arnold Luxen, Sales Manager, nous donne quelques précisions: «Les adaptateurs peuvent être utilisés sur les séries Variomax et Modulmax mais aussi sur les remorques suiveurs que Faymonville propose également depuis cet été. Il suffit au transporteur d'accoupler les adaptateurs comme il le ferait avec un plateau grâce à un système d'accouplement par peigne. Par ailleurs, il y a la possibilité de l'ajuster au diamètre de la tour.»

La capacité technique des adaptateurs est de 90 tonnes pour la paire. A noter encore que les éléments de la tour peuvent être chargés sans l'aide d'une grue.

Pour le transport de tours d'éoliennes de 2.750 à 4.600 mm, Faymonville a conçu ces adaptateurs qui peuvent être fixés sur les semi-remorques Variomax, Modulmax et remorques auto-suiveurs Flexmax.

FICHE TECHNIQUE

- Largeur: 2.550 mm
- Hauteur: 3.870 mm + 1.000 mm
- Capacité technique: 90 tonnes/paire
- Diamètre des tours d'éoliennes de 2.750 à 4.600 mm
- Accouplement par peigne


Les adaptateurs permettent de fixer la tour ou d'autres éléments très longs sans avoir recours à un plateau.

TRANSPORT DE VÉHICULES FERROVIAIRES

Multimax à 5, 6, 7 ou 8 essieux

Le parc européen de trains, wagons, trams et autres rames de métro est en plein renouvellement. Ce qui accroît également les activités des sociétés dont la spécialité est de transporter ce type d'engins. Faymonville apporte une solution adaptée.

C'est notamment la gamme Multimax qui a été pourvue d'essieux courbés permettant d'obtenir des hauteurs de chargement allant jusqu'à 740 mm. Cette version de la Multimax est disponible en configuration de 5 à 8 essieux. Le plateau de chargement est disponible en version extensible ou non-extensible et prévoit un accouplement par peigne derrière le col de cygne pour des pièces de rallonge. Des éléments de rail pour différentes largeurs de voie ainsi qu'une rampe 'accordéon' et un treuil hydraulique sur le col de cygne font également partie de l'équipement standard. Les éléments de rallonge peuvent être placés sans l'aide d'une grue, par le biais de béquilles hydrauliques et d'un système de rouleaux intégrés. Une donnée importante car une grue n'est pas toujours disponible sur le lieu de chargement/déchargement. Le marché ferroviaire étant en plein renouvellement, la demande pour ce produit est en constante augmentation.

La société de transport exceptionnel Universal Transport avec 10 filiales en Allemagne et plusieurs filiales à l'étranger, notamment en outre-mer, est e.a. spécialisée dans le transport de véhicules ferroviaires. Pour cette branche, la société a acquis via la société ES-GE Nutzfahrzeuge au printemps 2009 une Multi-Z-6H-W qui permet le transport de trams d'une longueur maximale de 35 m et d'une tare de 45 tonnes.
Universal Transport travaille avec environ 400 collaborateurs et possède un parc de 260 semi-remorques spéciales pour lesquelles Faymonville est partenaire depuis plus d'une décennie.

www.universal-transport.com

Les rails intégrés avec une largeur de 1.000, 1.440 et 1.670 mm atteignent grâce aux essieux courbés une hauteur de chargement de seulement 740 mm pour pouvoir transporter des trains de 3.700 mm de haut tout en restant inférieur à la hauteur totale de 4.500 mm.

La semi-remorque peut grâce aux rallonges être adaptée à la longueur et la répartition de charge du train à transporter, afin d'éviter des flexions de la surface de chargement.

Le rallongement hydraulique à l'arrière sert d'une part à obtenir une meilleure répartition de la charge entre le tracteur et la semi-remorque, et d'autre part, grâce au dépliement «accordéon», fait usage de rampes de chargement sans recours à d'autres moyens tels qu'une grue, ce qui représente une solution rapide et économique.

La gamme

Faymonville est spécialisée dans les semi-remorques affichant des charges utiles de 20 à plus de 1.000 tonnes.

MULTIMAX
Semi-remorque surbaissée, de 2 à 10 essieux, extensible jusqu'à 48 mètres

EUROMAX
Semi-remorque surbaissée de 2 à 4 essieux, extensible, en construction extra-légère

MEGAMAX
Semi-remorque extra-surbaissée, de 1 à 5 essieux, col de cygne déboîtable, plateau en différentes variantes, avec free-swing-dolly de 1 à 3 essieux

GIGAMAX
Semi-remorque extra-surbaissée à 3 ou 4 essieux avec dolly à un essieu pendulaire intégré au col de cygne

VARIOMAX
Semi-remorque extra-surbaissée, avec dolly intermédiaire à essieux pendulaires

PENDELMAX
Système d'essieux pendulaires avec fosse combinée à forme prismatique/rectangulaire

MODULMAX
Le concept de la Modulmax donne la possibilité d'assembler des modules de 2, 3, 4, 5 et 6 lignes d'essieux, permettant d'aller au-delà des 1.000 tonnes. Différentes variantes possibles

TELEMAX
Semi-remorque plateau de 2 à 6 essieux, jusqu'à 3 fois extensible jusqu'à 52 mètres

CARGOMAX
Semi-remorque plateau de 3 à 8 essieux, pour contrepoids de grue

PREFAMAX
Semi-remorque "tiroir" pour le transport de pièces préfabriquées

FLOATMAX
Semi-remorque "tiroir" destinée au transport de verre

TIMBERMAX
Semi-remorque pour le transport de grumes et de bois découpés

FLEXMAX
Remorque auto-suiveur de 2 à 5 essieux

MEGAMAX AVEC PUPITRE HYDRAULIQUE

De plus en plus prisée

Lancée il y a quatre ans sur le marché, la Megamax avec pupitre hydraulique connaît un succès grandissant. Une continuité logique vu la facilité offerte pour le transport de pièces à grand diamètre ou largeur.

La Megamax avec pupitre hydraulique a été conçue et développée pour le transport de pièces de grand diamètre (jusqu'à 4.600 mm) et de faible hauteur. Il peut s'agir, par exemple, d'anneaux d'éoliennes, de couvercles de silos ou de fûts. Sa particularité réside dans le fait qu'elle permet de donner une inclinaison oblique à la charge comme nous l'explique Arnold Luxen, Sales Manager: «En fonction du trajet et des spécificités des routes empruntées, le système de pupitre hydraulique, actionné par télécommande, va incliner la charge, la soulever, la déplacer vers la gauche ou vers la droite. Une charge plate mais volumineuse en largeur pourra par exemple, grâce à ce dispositif, passer dans une rue dont la largeur est inférieure à celle de la charge transportée si celle-ci était posée à plat sur la semi-remorque. Il s'agit donc d'un système qui permet de transporter des chargements très volumineux pour autant qu'ils soient relativement plats. Cette solution facilite grandement le transport et trouve son application dans toute l'Europe. A tel point que c'est véritablement devenu un produit standard, de plus en plus prisé.»

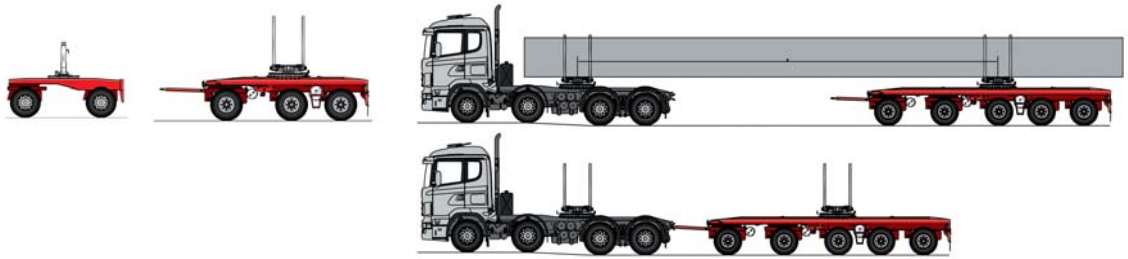
Notons encore que toute l'hydraulique est maintenant montée avec des tubes qui sont plus résistants à l'abrasion, aux chocs et aux intempéries que les flexibles. Par ailleurs, grâce à l'expérience acquise dans l'utilisation du produit par nos clients, Faymonville a pu améliorer tout le système et aussi les dispositifs d'arrimage.

De plus en plus de transporteurs apprécient les possibilités offertes par le pupitre hydraulique proposé sur la Megamax.

FLEXMAX - REMORQUE AUTO-SUIVEUR

Maniabilité et stabilité

Désormais, Faymonville produit ses propres modules auto-suiveurs, avec direction autonome. Un produit très maniable et qui garantit la stabilité des charges longues.



Le train d'essieux auto-suiveurs est proposé en module de 2, 3, 4 et 5 essieux. Le lien entre le module auto-suiveur et le tracteur est garantit par la charge elle-même.

Faymonville vient d'intégrer les remorques auto-suiveurs dans sa gamme. Il s'agit plus précisément d'un train d'essieux avec direction autonome et dont la liaison avec l'arrière du tracteur est assurée par la charge elle-même. Ce produit est adapté à toutes les charges autoportantes: poutres en béton, éoliennes, grumes, etc. Philippe Robinet, responsable du projet, ajoute: «Ce produit complète bien notre gamme. C'est une remorque assez simple au niveau de ses composantes mais que l'on peut utiliser pour des charges qui ne nécessitent pas forcément le recours à une solution plus sophistiquée comme la Telemax. Le module auto-suiveur présente un certain nombre d'avantages qui découlent de son système directionnel proprement dit, notamment la stabilité et un grand nombre de possibilités de réglages au niveau des angles de braquage. Cette remorque est plus maniable et plus stable qu'une Telemax par exemple car, dans un virage, le train se positionne quasiment en diagonale par rapport à la charge.» Le module auto-suiveur est proposé en version à 2, 3, 4 et 5 essieux. La version à 2 essieux avec un empattement plus court sera essentiellement mobilisée pour le transport de grumes. Les autres versions sont dotées d'un dispositif hydraulique de réglage d'agressivité de la direction en fonction de la longueur de la charge. A noter encore que la charge utile technique atteint plus de 60 tonnes sur le module doté de 5 essieux.

Ces remorques sont entièrement fabriquées par Faymonville, gage de garantie du produit.

Megamax avec essieu autovireur

La société italienne TCT Spa de Rivoli (Turin) transporte, depuis 40 ans déjà, des engins de terrassement et des équipements agricoles depuis les établissements de production jusqu'aux points de vente, ou jusqu'aux ports d'embarquement pour les destinations extra-européennes.

La société est dirigée par Antonio Catiello et ses deux fils Marco et Stefano et présente une flotte de 60 tracteurs et 100 semi-remorques spécialisés dans le transport d'équipements, également en régime exceptionnel. Monsieur Catiello est très connu dans le secteur du transport routier italien étant donné qu'il est le président de l'association AITE (Associazione Italiana Trasporti Eccezionali) et l'interlocuteur auprès des institutions des transporteurs routiers opérant en régime exceptionnel. L'achat le plus récent, qui a eu lieu cette année, porte sur une Mega-N-2, destinée au transport de moissonneuses-batteuses depuis les établissements vers les concessionnaires. Il s'agit d'une activité se déroulant principalement sur autoroute et qui ne requiert donc pas de système de direction très sophistiqué. Il s'agit d'une semi-remorque avec col de cygne déboitable et poutre centrale extensible. Le train arrière est constitué de deux essieux dont l'un est fixe et l'autre autovireur, ayant un empattement de 1.810 mm. Le col de cygne hydraulique oscillant et déboitable pour tracteur 6x2 permet un poids sur sellette de 18 tonnes. Le plateau de chargement avec poutre centrale présente une largeur de 1.300 mm et une longueur de 4.970 mm, avec une extension de 3.550 mm, pour atteindre une longueur maximale de 8.520 mm. En outre, le plateau présente des élargisseurs escamotables avec des madriers qui permettent une largeur de 3 mètres. La hauteur dans le plateau de chargement est de seulement 450 mm. Le train d'essieux arrière présente une longueur de 2.890 mm, avec une fosse centrale ayant une largeur de 750 mm et une profondeur de 200 mm.

Par rapport aux modèles avec des essieux directionnels, la Mega-N-2 de TCT offre une tare réduite lui permettant une charge utile de 26,5 tonnes tout en restant dans la limite de poids total autorisé, réduisant ainsi les coûts d'exploitation.

SECTEUR FORESTIER

Des solutions complètes

Le transport du bois fait l'objet d'une longue tradition chez Faymonville ; en plus de sa longue expérience dans la fabrication de semi-remorques pour le transport exceptionnel, la société Faymonville dispose en effet d'une offre complète pour le transport de grumes ou de bois découpés depuis déjà plus de 30 ans.

La palette de produits destinés au transport du bois repose sur 3 séries: la «Timbermax» télescopique ainsi que des montages standard pour grumes et bois découpés. Les modèles extensibles de la série polyvalente Timbermax permettent de transporter aussi bien des billons de 3 à 6 m de long que des grumes de 21 m de long. La Timbermax est disponible avec ou sans grue forestière montée sur le col de cygne. La remorque à essieux directionnels est reliée à la sellette d'attelage par un cercle à billes. Le train arrière se compose d'un châssis directionnel et de 2 essieux fixes, reliés par cercle à billes au châssis, ce qui garantit une grande stabilité, même en cas de terrain difficile.

Pour le modèle de montage classique avec remorque suiveur directionnelle ou auto-suiveur pour les grumes de plus de 20 m, le tracteur est pourvu d'un faux-châssis permettant la mise en place d'une grue. Grâce à la sellette d'attelage avec système de changement, des remorques à 2 ou 3 essieux peuvent également être attelées. Les montages avec grue de chargement arrière pour billons de 2 à 6 m sont fabriqués par Faymonville en aluminium léger ou en acier.

Mais ce n'est pas tout: la large gamme de Faymonville dans le domaine du bois est entre autres complétée par les remorques adaptées pour grumes ou billons ainsi que par les semi-remorques pour billons avec montage en acier léger et berces déplaçables. Les faux-châssis montés sur les bogies proviennent de notre propre production. Ils sont sablés et peints, et métallisés en option. Sur demande, Faymonville propose évidemment aussi des solutions sur mesure pour ce segment afin de répondre aux exigences individuelles des clients.
Faymonville propose d'autres solutions de transport dans le domaine forestier avec la Megamax à 2 essieux, qui peut être utilisée pour le transport de machines forestières lourdes, comme les abatteuses par exemple.

Le domaine du transport de bois s'est vu renforcé depuis septembre de l'année dernière par l'arrivée de Georg Thönnes. Menuisier de métier, ce belge de 40 ans a bénéficié d'une longue expérience dans le domaine du bois. Il est désormais responsable de cette palette de produits. Il travaille en étroite collaboration avec Remy Tangeten, qui dirige Faymonville Service et gère le service interne. Il convient également de noter que l'entretien de l'ensemble de la gamme forestière peut être réalisé au sein de la maison Faymonville.

La Megamax à 2 essieux peut être utilisée pour le transport de machines forestières lourdes.

La Timbermax est disponible avec ou sans grue montée sur le col de cygne.

Le domaine du transport de bois s'est vu renforcé depuis septembre 2008 par l'arrivée de Georg Thönnes.

BIÉLORUSSIE

Un potentiel élevé à moyen terme

Faymonville est actif en Biélorussie depuis environ deux ans. Un marché politiquement stable, relativement épargné par la récession et au potentiel de développement élevé.

C'est le délégué commercial Philippe Delhez (voir aussi Go To The Max 12) qui se charge, chez Faymonville, du développement du marché biélorusse: «La Biélorussie a été plus épargnée par les difficultés économiques que ses voisins. Notamment grâce à la stabilité politique du pays et à la volonté des pouvoirs publics de développer l'industrie locale, l'énergie, les infrastructures et la communication. Le pays présente un fort potentiel à court et moyen terme.»

En un an et demi, Faymonville y a vendu une petite dizaine de véhicules. P. Delhez: «Un bon début mais il y a encore beaucoup à faire. C'est pourquoi Faymonville a fait le - bon - choix de participer au salon BAMAP à Minsk en mai dernier, où les contacts ont été très fructueux. Faymonville veut en tout cas se donner les moyens de répondre aux exigences des clients. Je tiens à ce propos à souligner l'hospitalité et le professionnalisme de nos partenaires biélorusses.»
Enfin, des projets intéressants sont actuellement en chantier. Notamment la collaboration avec un garage qui pourrait assurer, dès cette année encore, le service après-vente.

Lors de la foire BAMAP le 28. et 29.05.09 à Minsk: Sales Manager Arnold Luxen (2ème de droite) et Philippe Delhez (3ème de droite) avec des clients biélorusses, 1er à droite Valery P. Pristavka, Directeur de la société «Beldortiazhtrans» de Minsk, propriétaire de la semi-remorque exposée, et à gauche de Philippe Delhez des représentants de la société «Zolotoy Rumb».

OUTILS CNC ET SOUDAGE ROBOTISÉ

Le règne de la précision

Pour toutes les opérations qui requièrent un maximum de précision, Faymonville s'appuie sur les outils de production installés dans son hall CNC. Juste à côté se trouvent les robots de soudage. Du travail d'orfèvre.

Le hall CNC - Computer Numeric Control - abrite 7 tours, 5 aléseuses et 2 fraiseuses. Toutes ces machines numériques traitent des composants qui, après assemblage, sont appelés à être mobiles sur le produit fini et qui exigent donc une production particulièrement rigoureuse. Avant l'ouverture de ce hall - inauguré en octobre 2008 -, Faymonville s'appuyait sur un département moins important. Afin de mieux s'aligner à la philosophie de la société, le département CNC a évolué en termes de technologie et de taille, comme l'explique Andy Schauss, responsable du hall CNC: «Faymonville réalise l'entièreté de sa production en interne. Pour plusieurs raisons: la flexibilité tout d'abord, mais aussi la productivité et la réduction des stocks pour améliorer la réactivité par rapport à la demande. Autant d'atouts appréciables en période de ralentissement économique.»

Le hall CNC occupe actuellement 22 personnes et 4 apprentis. En ajoutant la superficie dédiée aux robots de soudage, le hall s'étend sur 4.500 m². Pourquoi une séparation entre l'espace CNC et l'atelier des robots de soudage ? A. Schauss: «Nous avons séparé les deux car les opérations du hall CNC exigent une grande propreté. Il faut éviter d'encrasser les machines. De plus, le hall CNC doit avoir une température constante, hiver comme été, de l'ordre de 20°C.»

Le travail s'effectue en 2 équipes. Celles-ci réalisent les pièces originales, mais aussi les pièces de rechange. L'atelier de soudage, quant à lui, recense 4 robots, comme nous le précise son responsable Manuel Pflips: «Sur les 4 robots, 2 sont de grande capacité. Cela signifie qu'ils peuvent traiter des pièces plus volumineuses. Ces 2 grosses machines se caractérisent par un bras mobile qui peut se déplacer sur une distance de 4 m, tandis que sur les machines plus petites, le bras est fixe.»

Au-delà de ces robots, le hall compte une vingtaine de postes de soudage pour un effectif identique. Les produits soudés sont notamment tous les essieux pendulaires et les accouplements.

Les machines du hall CNC traitent toutes les pièces qui requièrent un maximum de précision.

Un robot de grande capacité, avec un bras mobile.

Agrandissement à Lentzweiler

Pour assumer la demande à tendance croissante pour les véhicules plus sophistiqués et qui sont généralement de plus grande taille, Faymonville a transféré une partie de la production de ces produits plus imposants de l'usine de Bullange vers Lentzweiler. D'autant plus que la nouvelle série Modulmax est venue s'ajouter à la production à l'usine de Bullange. Il a fallu agrandir l'usine de Lentzweiler de 2.500 m² pour atteindre une superficie totale de 21.000 m². Parallèlement, le flux de production y a été intensifié et un nouveau laser a été installé.

L'usine grand-ducale de Lentzweiler a grandi de 2.500 m².

Nouvelle cintreuse

Faymonville a investi à peu près 100.000 EUR dans l'acquisition d'une machine programmable destinée à cintrer les tubes. Cette machine est installée dans l'usine de Bullange.
Comment cela fonctionne ? Simple, les tubes à traiter sont d'abord dessinés en 3D. Sur base de ces dessins, la machine produit ensuite les tubes avec la forme requise.
Les principaux avantages de cette cintreuse résident dans l'obtention d'une plus grande qualité encore, dans un travail plus soigné et plus propre ainsi que dans la réduction, voire la suppression, des dégâts liés à une production moins automatisée. Sans oublier le gain de temps.

Activités après-vente rassemblées

Afin d'assurer un service encore plus performant, toutes les activités d'après-vente de Faymonville Service ont été rassemblées au sein du même bâtiment à Bullange. Une évolution qui s'accompagne d'un agrandissement du bâtiment en question avec l'adjonction d'un nouvel espace de bureaux.

L'agrandissement porte sur une superficie de 1.500 m². Cet espace a été ajouté au bâtiment de Faymonville Service qui s'étendait déjà sur 5.000 m². L'investissement consenti pour cet agrandissement représente un montant de 1,2 millions EUR. Le département Faymonville Service emploie actuellement une quarantaine de personnes. Pour rappel, les activités de ce département concernent notamment les formations et le support à l'utilisation, les travaux de maintenance, l'assistance 24/24 avec un pick-up d'intervention totalement équipé ou encore les réparations toutes marques.

Toutes les activités d'après-vente sont désormais rassemblées au sein d'un même département à Bullange.

A noter encore, au chapitre du service, l'arrivée d'un nouveau partenaire dans le réseau de Faymonville. Il s'agit de la société SpecTechService située à Saint-Petersbourg en Russie. Pavel Pavin, responsable des marchés russe et CEI précise: «SpecTechService est partenaire de Faymonville depuis 2008. Cette société occupe 6 personnes et se charge du service mobile et de la vente de semi-remorques Faymonville dans la région du nord-ouest de la Russie.»

1ère Multimax à 10 essieux pour Max Goll (D)

La société Max Goll de Düsseldorf a commandé, via la société ES-GE Nutzfahrzeuge GmbH (Essen), une Multimax à 10 essieux. Une vraie première !

Cette semi-remorque affiche une charge utile de 93.500 kg pour une tare de 29.500 kg, avec 10 tonnes par essieu (en Allemagne) et accouplé à un tracteur 8x4. La totalité de la charge utile peut reposer sur une longueur de 6 m et un poids de 50 tonnes peut être posé ponctuellement sur une longueur d'1 m. La charge utile technique de 120.500 kg pourrait constituer un record. Le col de cygne peut être conçu de manière à être compatible avec un tracteur 3, 4 ou 5 essieux.

En ce qui concerne l'arrimage des charges, Faymonville a prévu une butée devant le col de cygne pour une charge max. de 50 tonnes. Cette Multimax à 10 essieux représente une alternative moins coûteuse que les véhicules modulaires, pour des applications cependant très variées. De plus, ce véhicule est très prisé pour les transports vers l'Europe de l'Est en raison des taxes de transit plus élevées, les transporteurs préférant rouler avec des charges sur essieux plus petites.

www.max-goll.de

AGENDA FAYMONVILLE

TRANSMEX	**UAE - SHARJAH**	**12. - 15.10.2009**
SAIE	**IT - BOLOGNA**	**28. - 31.10.2009**
BIG 5 SHOW	**UAE - DUBAI**	**23. - 26.11.2009**
International Fair Tirana	**AL - TIRANA**	**25. - 30.11.2009**
SOLUTRANS	**FR - LYON**	**02. - 06.03.2010**
BAUMA	**DE - MÜNCHEN**	**19. - 25.04.2010**

La Megamax pour le transport de moissonneuses-batteuses

Faymonville propose une gamme complète pour le transport de moissonneuses-batteuses et autres machines agricoles. Il s'agit des MegaZ2 et MegaZ3 qui se caractérisent par un plateau étroit avec élargisseurs et madriers. Ceci permet de charger les machines, soit à cheval, soit sur les élargisseurs et madriers. Les exigences en termes d'arrimage étant de plus en plus strictes, Faymonville a collaboré avec les constructeurs de machines agricoles pour le développement d'un système de pose de la barre de coupe sur le col de cygne ainsi que d'un système d'arrimage adapté.

De nombreux clients ont déjà opté pour la solution Faymonville. Notamment la société TLR Transport Lucien Robinet de Saran en France qui a acheté sa première semi-remorque Faymonville en 1999. TLR souhaite apporter des solutions de transport avec du matériel adapté pour augmenter les capacités de chargement et permettre la livraison de gros matériels «clefs en mains», que ce soit chez les exploitants agricoles ou les concessionnaires revendeurs.Un parc de plus de 20 Megamax à 2 essieux pour le transport de moissonneuses-batteuses est une preuve évidente pour la confiance que TLR témoigne envers Faymonville.

www.tlr.fr

Thurhagen Åkeri (SE) opte pour la TeleZ5LAAAX

La société suédoise Thurhagen Åkeri de Fåker a pris possession de 2 semi-remorques TeleZ5LAAAX triple extensibles. L'avantage de cette solution à 5 essieux réside dans le fait que la semi peut transporter de nombreux types de chargement différents, qu'ils soient longs ou lourds. La société suédoise mise ainsi avant tout sur la polyvalence.

La Vario avec Split-Bogie pour Merkur (D)

La société de transport allemande Merkur, client Faymonville depuis plus de dix ans, a pris possession d'une VarioZ9(3+4+2). Lancée il y a un an, la Variomax avec Split-Bogie connaît un succès phénoménal. Split-Bogie signifie en fait que le bogie arrière de la Variomax peut être divisé, notamment en retirant les 2 essieux se trouvant tout à l'arrière de l'ensemble routier. La société peut donc utiliser cette semi-remorque en 4 variantes: Variomax 3+4+2, Variomax 3+4, Variomax 0+4 et, en utilisant le «Spacer», comme Multimax à 7 ou 9 essieux (avec une hauteur de chargement d'environ 1.000 mm).

Une solution qui, visiblement, plaît aux spécialistes du transport exceptionnel puisqu'aujourd'hui, 100% de la production Variomax avec bogie arrière à 6 essieux correspond à un Split-Bogie 4+2. Cette innovation permet aussi les retours à vide avec un véhicule plus court, c.à.d. sans voiture-pilote.

www.merkur-spedition.de

Modulmax à Intermat

La Modulmax a été présentée pour la 1ère fois au salon Intermat de Paris (20 au 25 avril 2009). Malgré le ralentissement économique, Faymonville a eu de très bons contacts internationaux, notamment aussi avec des sociétés d'Australie et du Moyen-Orient.

Formation en arrimage pour les adhérents FNTR

Les adhérents de la fédération française des Transports Routiers (FNTR) ont eu la possibilité de suivre une formation en arrimage de charge délivrée par Marc Wiltzius, spécialiste en la matière, durant une journée au salon Intermat. Le contact avec le formateur a pu s'établir grâce à Faymonville. Pour l'occasion, une semi Faymonville avec charge avait été mise à disposition pour donner des explications en pratique.

Mawi s.à.r.l.
Marc Wiltzius
Rue Adolphe Klein 20
L – 5653 Mondorf-les-Bains
T: +352 621 14 70 18
F: +352 26 67 04 48
mawiltz@pt.lu

Faymonville partout en Europe

Malgré la situation économique défavorable, Faymonville tient à être présente dans un maximum de salons internationaux ou d'événements plus locaux à travers l'Europe, en direct ou par le biais de ses concessionnaires. Faymonville était ainsi présente en Autriche, France, Russie, Grande-Bretagne, Pologne, Finlande, Danemark, Kazakhstan et encore d'autres pays.

Une délégation de la FNTR chez Faymonville

Faymonville a accueilli les 11 et 12 juin derniers une délégation française de la CNS (commission nationale spécialisée) masses indivisibles de la FNTR (Fédération Nationale des Transports Routiers). Cette délégation a notamment visité les 2 usines de Faymonville (Bullange et Lentzweiler).

Photos de famille...

WHO'S WHO

FAYMONVILLE

Reception		+32/80/640 155	general@faymonville.com
Faymonville Alain	General Manager	+32/80/640 155	faymonville.alain@faymonville.com
Faymonville Yves	Production Process	+32/80/640 155	yves.faymonville@faymonville.com
Fickers Guy	Technical Director	+32/80/640 155	guy.fickers@faymonville.com
Account Department		+352/26 90 04 173	accounts@faymonville.com
Sales		+352/26 90 04 155	sales@faymonville.com
Luxen Arnold	Sales Manager	+32/498/862 545	arnold.luxen@faymonville.com
Bandel Alexander	Sales Germany North-East-South(east)	+49/162 25 37 081	alexander.bandel@faymonville.com
Bartosik Krzysztof	Sales Poland	+48/516 028736	krzysztof.bartosik@faymonville.com
Delhez Philippe	Sales UA, BY, KZ	+32/499/51 01 58	philippe.delhez@faymonville.com
Gillet Gérard	Sales France	+32/498/870 002	gerard.gillet@faymonville.com
Gwiggner Matthias	Sales Austria, DE South, SI, HR, BiH	+43/676 744 7352	matthias.gwiggner@faymonville.com
Manchado Juan	Sales Spain	+34/669 540 795	info.iberica@faymonville.com
Noe Rainer	Modular Heavy Duty Systems	+32 498 86 25 42	rainer.noe@faymonville.com
Pavin Pavel	Sales Russia & CIS	+7/495 50 82 124	pavel.pavin@faymonville.com
Prümmer Christoph	Sales RO, HU, Second Hand	+32/498/862 543	christoph.pruemmer@faymonville.com
Rauw Manuela	Sales Distributors, UK, IE, SE	+32/498/875 281	manuela.rauw@faymonville.com
Schmitz Thomas	Sales Germany West-South(west), CH	+49/162 253 70 83	thomas.schmitz@faymonville.com
Tomatis Giovanni	Sales Italy	+39/338/1123454	info.italia@faymonville.com
Verhoeven Filip	Sales NL, FR, BE, LU	+32/495/520 455	filip.verhoeven@faymonville.com
Reynartz Nadine	Marketing & Communication	+352/26 90 04 421	marketing@faymonville.com
Purchase		+32/80/640 140	purchase@faymonville.com
Frères Marc	Purchase Manager	+32/495/242 525	marc.freres@faymonville.com

FAYMONVILLE SERVICE

Tangeten Remy	Manager	+32/80/640 166	remy.tangeten@faymonville.com
Droesch Daniel	Repair service	+32/80/640 212	daniel.droesch@faymonville.com
Jost Roger	Repair service	+32/80/640 199	repair.service@faymonville.com
Schröder Arno	Spare parts	+32/80/640 325	arno.schroeder@faymonville.com
Bartholemy Patrick	Spare parts	+32/80/640 161	patrick.bartholemy@faymonville.com
24H/24H Service	**Timbermax & Cranes**	**+32/80/640 189**	
24H/24H Service		**+32/80/640 188**	
Palm Viktor	After Sales Manager	+32/80/640 160	after.sales@faymonville.com
Heinen Marie-Louise	After Sales Department	+32/80/640 322	marie-louise.heinen@faymonville.com
Dhur Paul	After Sales Department	+32/80/640 303	paul.dhur@faymonville.com
Josten Tanja	After Sales Department	+32/80/640 254	tanja.josten@faymonville.com
Kurdusiewicz Izabela	After Sales Department	+32/80/640 171	izabela.kurdusiewicz@faymonville.com

FAYMONVILLE TIPPER

Hönen Paul	Sales Meiller	+32/498/168 159	paul.hoenen@faymonville.com
Balter Mario	Sales Meiller	+32/493/248 757	mario.balter@faymonville.com

FAYMONVILLE LEASE & RENTING CAR-WTS

Dethier Francis	Manager	+352/26 90 04 350	info@faymonville-lease.com
Timmermans Kristof	Sales Manager Trucks	+32/498/862 548	kristof.timmermans@rentingcar-wts.com
Marquet Olivier	Sales Renting Car-WTS (FR)	+32/496/551 250	olivier.marquet@rentingcar-wts.com
Bruyninx Piet	Sales Renting Car-WTS (NL)	+32/498/126 480	piet.bruyninx@rentingcar-wts.com
De Smet Nicolas	Sales Renting Car-WTS (NL)	+32/498/875 171	nicolas.desmet@rentingcar-wts.com

SECOND HAND COMMERCE

Prümmer Christoph	Sales Second Hand	+32/498/862 543	christoph.pruemmer@faymonville.com

FAYMONVILLE *DEALERS*

ALS (FR)	info-lag@als-remorques.com	Autoconstruct (RO)	office@autoconstruct.ro
Sud Remorques (FR)	sudremorques@wanadoo.fr	Isos Trade Brno (CZ)	info@isos.cz
Traffco (GB)	sales@traffco.co.uk	Euromarket Construction JSC (BG)	emigroup@embrd.net
Ashbourne Truck Centre (IE)	jse@eircom.net	STM Bratislava spol. s r.o. (SK)	stm@stm.sk
Trailer Partner (DK)	mail@trailerpartner.com	Scanbalt Trailer (EE)	martink@scanbalttrailer.ee
Car Office Reijo Raponen (FIN)	car.office.roponen@saunalahti.fi	Scanbalt Trailer (LT)	pauliusP@trailer.lt
Veres KFT (HU)	faymonville@vereskft.t-online.hu	Scanbalt Trailer (LV)	agris.dumins@trailer.lv

Editor : Alain Faymonville Schwarzenbach 12 - B-4760 BÜLLINGEN ◆ MMM Bussines Media 0032 (0) 4 387 87 87 - e-mail : info@mmm.be